

ZAP Electric Taxi SUV 2011

MOTORNYTT **måndag 21 oktober**
Föregående **fredag 18 oktober**

1. **Så tycker omvärlden om Volvo XC40 Recharge**
2. **Superteslan kommer snart – produceras i sommar**
3. **Koenigsegg släpps som massagestol**
4. **Toyota och Lexus lanserar tre nya eldrivna modeller**
5. **BMW 2-serie Gran Coupé officiell**
6. **De fem bästa elbilarna just nu – och en besvikelse**
7. **Mercedes-AMG ska skrota V8-motorn – ersätts med turbofyra**
8. **Lyssna på den galna V12-motorn på 9,5 liter och 750 hk – byggd från LS V8**
9. **Fordonsforskaren: ”Solpaneler på elbilar hade kanske funkat i Sahara”**
10. **Allt färre kombibilar säljs i världen – inte i Sverige**
11. **Provkörning av Mitsubishi L200 Double Cab 2,2 Turbo**
12. **Renault Alpine A310**
13. **Grattis Vauxhall Ventora!**



1. Så tycker omvärlden om Volvo XC40 Recharge

Av Patrik Lundin Publicerad 2019-10-19, 09:41

Volvo har ryckt skynket av XC40 P8 AWD Recharge. Volvos första eldrivna bil i modern tid, och startskottet på en satsning som ska innebära en ny helt eldriven bil varje år de kommande fem åren.



Men hur går snacket i världspressen? Eftersom ingen har fått köra bilen än, kan man varken säga bu eller bä om exempelvis köregenskaper och åkkomfort. Men det finns ändå än del att tycka till om.

Det är mestadels positiva tongångar. Fred Lambert, chefredaktör på elbilssajten Electrek, skriver att "det finns mycket att gilla" med XC40 Recharge. Han berömmer främst designen som han bedömer som ännu bättre än XC40 med förbränningsmotor. Men han lovordar även de räckvidds- och prestandasiffror som Volvo presenterade igår. Har höjer dock ett varningens finger för förbrukningen hos XC40 Recharge eftersom "bilen är väl tung för sin storlek."

På den frispråkiga amerikanska sajten Jalopnik är man återhållsamt imponerad av XC40 Recharge. Designen lyfts hos Jalopnik på ett positivt sätt. Men de lägger också ett fokus på bilens effekt och räckvidd, som de är imponerade av.

De problematiserar också tilläggsnamnet "Recharge" som de menar lägger fokus på den del av elbilsägandet som de flesta förbränningsbilsägare ser som en farhåga.

"Det är ett ganska konstigt namn med tanke på att laddning troligtvis är den mest problematiska aspekten för moderna elbilar. Men jag antar att deras fokusgrupp tyckte att det var coolt", skriver Jason Torchinsky på Jalopnik.

Den amerikanska tekniksajten The Verge tar ett större grepp. De fokuserar mer på den resa som Volvo inleder med XC40 Recharge, och berömmer Volvos sätt att presentera bilen. Avskalat och utan speciellt mycket pompa och ståt.

"Allt med presentationen var nedtonat. Scenen vad liten, bilen är en kompakt-suv och backdropen var så mjukt rosa att den nästan kan betraktas som rosfärgad. Volvo har lagt mer kraft på att förmedla ett budskap än på att ställa till med en scen. Ändå är Volvo XC40 Recharge en bil att räkna med, även om den inte kommer att överrumpla människor på samma sätt som Tesla Model 3 eller Porsche Taycan. Istället ligger dess styrka i att den faktiskt ser ut som en vanlig XC40 – men utan grill och slutrör."

ALLT OM
BILAR

2. Superteslan kommer snart – produceras i sommar

Publicerad 18 okt 2019 17:00

Tesla är på Nürburgring och förbereder sig inför ett rekordförsök med några supermodifierade exemplar. Men det visar sig att också kommer gå i produktion.I sommar ska de börja produceras bekräftar Elon Musk på Twitter.



Tidigare i veckan kunde vi ge er bildbevis på att Tesla är tillbaka på Nürburgring med en röd och en blå Model S med extravaganta detaljer så som stora luftslitsar i framskärmarna, rejäla hjul, grova bromsar och en extrem diffusor. Bakom alla dessa detaljer gömmer sig den nya Plaid-drivlinan med inte mindre än tre elmotorer och därmed också en massa extra kraft jämfört med vassaste Model S-versionen som finns i dag.

Snacket kring och om dessa båda speciella Tesla-bilar har ofta mynnat ut i att Tesla inte ska slå något rekordförsök på Nürburgring utan att varven på banan är för att testa nya drivlinan och andra grejer. Andra har menat att bilarna är extremt överdrivna i jakten på en ny rekordtid, och att bilarna är långt ifrån att nå vanliga vägar.

Nu bekräftar Elon Musk på Twitter (var annars?) två saker. Dels att de är ute efter rekordet och dels att bilarnas konfiguration som används på Nürburgring för att slå rekordet kommer att gå i produktion runt nästa sommar.



TESLARATI @Teslarati · 16 okt.
Tesla Model S P100D+ Plaid hits Nürburgring again in refreshed widebody with massive rear diffuser



Tesla Model S Plaid hits Nürburgring in refreshed widebody with massiv...
Tesla has returned to the Nürburgring with a Model S P100D+ Plaid Powertrain, sporting a refreshed aerodynamic package that includes the...
teslarati.com

50 255 2,6 tn 



Elon Musk
@elonmusk

Svarar @Teslarati

The final configuration used at Nürburgring to set the record will go into production around summer 2020, so this is not merely for the track

Översätt tweeten
2:20 em · 16 okt. 2019 · Twitter for iPhone

Exakt vad uttalandet betyder vet vi inte. Rekordet de är ute efter är Porsches, trots att Taycan och Model S är två olika biltyper, om än elektriska båda två, men hur bilen kommer att vara konfigurerad vid rekordet (som Musk verkar tämligen säker på – det snackas om att de redan har slagit det) vet vi inte. Slås rekordet med eller utan den gigantiska diffusorn, till exempel? Svaret lär vi få vid senare tillfälle.

Mattias Rabe



3. Koenigsegg släpps som massagestol

Redaktören bytbil

2019-10-21

Efter succén med Lamborghinis massagestol - nu kommer uppföljaren



Nu kommer Koenigsegg – som massagestol.

Lamborghini-stolen är redan en succé – och nu kommer en uppföljare. Men du behöver 300.000 kr för att kunna sätta dig i superstolen.

Dt sydkoreanska företaget Bodyfriend har specialiserat sig på att tillverka superexklusiva massagestolar.

För något år sedan släppte Bodyfriend LBF-750, tillsammans med Lamborghini. Trots en prislapp på 250 000 kr har stolen blivit en stor försäljningsframgång. Designen är klart inspirerad av superbilen, och stolen kommer med Lamborghiniloggor och allt på läder och hölje.

Nu är det dags för en än exklusivare uppföljare. Bodyfriend meddelade i veckan att de har tecknat ett samarbete med den svenska superbilstillverkaren Koenigsegg. Nu ska företaget utveckla en hyperbilsinspirerad massagestol som har samma futuristiska design som Koenigsegg. Troligen blir stolen något dyrare än Lambo-stolen, räkna med upp emot 300.000 kr.

Massagestolen innehåller ett stort antal specialfunktioner. Bland annat kan du mäta pulsen, lyssna på ljud från superbilen och välja mellan 40 olika typer av massage. Alltsammans styrs av en exklusiv fjärrkontroll som är inspirerad av Koenigseggs design. Systemet kan också mäta din stressnivå.

Relaterade artiklar



[Unika bilder: Så snabb är Koenigsegg-suv:en]
Konceptet som skulle sopa banan med Lamborghini Urus
06 maj 2019



[Koenigsegg om nya modellen: Långt över amazing]
Byggs hos Saab - då visas nya Ferrari-dödaren upp
10 maj 2019



[Koenigseggs oväntade bilval - kolla vad han kör]
Återfann sin ungdoms första sportbil
29 mars 2019



[Filmen visar: Så görs nya Koenigsegg Jesko]
Nya svenska hyperbilen har 1600 hk
20 apr. 2019

ALLT OM BILAR

4. Toyota och Lexus lanserar tre nya eldrivna modeller

Av Peter Klemensberger

Publicerad 20 okt 2019 09:00

2021 ska Toyota och Lexus lansera tre helt eldrivna modeller och även satsa på ladd-hybrider. Under Tokyosalongen ska även tillverkarna visa upp nya eldrivna koncept. Dessutom fortsätter Toyota utveckla bränslecellstekniken.



BEV Concept visas upp i Tokyo och ska lanseras i Japan nästa år.
Med en topphastighet på 60 km/h är den dock inte att betrakta som en bil.

Toyota och Lexus satsar, liksom de flesta andra biltillverkare, på elektrifiering. Tidigare i år redogjorde de att tio nya modeller är planerade till mitten av 2020-talet. Nu avslöjar dock en källa inom företaget för Auto Express hur det ligger till på ett närmare plan.

Toyota och Lexus ska lansera tre helt eldrivna modeller 2021 och kommer också satsa på ladd-hybrider. Märkena är annars förknippade med hybriddrift av så kallad självladdande typ. Vilka bilar det handlar om är oklart men under Tokyosalongen ska båda visa upp eldrivna koncept – resultaten av dessa ligger dock längre fram i tiden. Ovan ser du Toyotas bil LQ.

Fortsätt satsning på bränslecellsteknik

Ett exempel på de nya tagen är Toyota RAV4 som nyligen presenterades som laddhybrid – en bil som ska täckas av under den kommande bilsalongen i Los Angeles.



Lexus säger sig ha tekniken redo men vill tajma in lanseringen. De är dock inte helt övertygade av laddhybriden som sådan. Enligt egna undersökningar tenderar de som har laddhybrider som tjänstebil att hellre tanka bilen på macken med företagskortet än ladda batterierna i hemmet och få betala milen privat.

LÄS MER: Nya Toyota Yaris Hybrid – mindre men rymligare

Toyota har också bestämt sig för att fortsätta satsa på bränslecellsteknik – en ny Mirai lanseras nästa år i Japan, Nordamerika och Europa.

LÄS ÄVEN: Suzuki Waku Spo – koncept med retrokänsla

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. BMW 2-serie Gran Coupé officiell

Peter Klemensberger 16 oktober 2019

En ny BMW 2-serie debuterar i Los Angeles nästa månad och det med med fyra dörrar. Här är bilder och fakta.



Att BMW 2-serie ska komma i fyrdörrarsutförande, som så kallad Gran Coupé, har vi vetat länge. Ja, vi har till och med fått se bilen från officiellt håll, dock med mystisk och döljande dekalering. Nu är modellen i alla fall officiell och ska visas upp under bilsalongen i Los Angeles i november. Redan nu får vi dock se bilder på bilen och även tillgång till en del data.





Modellnamnet Gran Coupé har BMW använt sig av på de större 4-, 6-, och 8-serierna och bilarna ska kombinera tjusiga former med praktiskt användande för vardagsbruk. Just 2-serie Gran Coupé riktar in sig på unga kunder i storstan som suktar efter sportighet, uppkoppling och goda utrymmen. En kundgrupp som BMW inte direkt är först eller ensamma om att ringa in.



BMW 2-serie är liksom den besläktade 1-serien framhjulsdriven (läs vår provkörning av bilen här) och formen känns både bekant och ny. Njurarna i fronten, märkets signum, är rejält tilltagna och baktill hitta vi L-formade bakljus, båda sedan tidigare kända grepp från BMW men här med ny knorr. Designen skiljer sig på detaljnivå med saker som ny form på LED-strålkastare och ett bakparti med en horisontellt veck med där på monterat emblem.

Bilen mäter i millimeter 4 526 i längd, 1 800 i bredd, 1 420 på höjden och 2 670 mellan hjulaxlarna och 430 liter ryms i bagageutrymmet. Jämfört med gamla 2-serie Coupé finns här 33 millimeter extra utrymme för baksätespassagerarnas knän. BMW har inte tummat på funktionaliteten när det kommer till bagageutrymmet då baksätesryggen är tredelat, inte helt vanlig på bilar som vill vara ”fina och premium”.



Invändigt hittar vi annars en interiör och förarmiljö som går i samma anda som 1-serie och 3-serie med digital förarmiljö och högt placerad infotainmentskärm vid dess sida. Utbudet av körassiterande system följer samma mönster med saker som krockvarnare, autobroms och fil-assistans som standard i Europa.

2-serie Gran Coupé kommer i fem olika utrustningspaket men ska även kunna personifieras på en rad punkter och finns (såklart) med sportigt M-paket vilket bland annat omfattar tio millimeter sänkt fjädring, adaptiv styrning, och justerbar dämpning.

Modellen introduceras i Europa med tre motorer. 140 hästkrafter starka 218i, dieselalternativet 220d på 190 hästkrafter och toppversionen M235i XDrive med fyrhjulsdrift och 306 hästkrafter. Den sist nämnda tar sig 0-100 km/h på 4,9 sekunder men kapar ytterligare en hundradel om paketet M Performance har kryssats för. Instegsmotorn finns med en sexväxlad manuell låda alternativt en sjustegad automatare. De övriga två kommer med åttastegade automatlådor (Steptronic och Steptronic Sport).

BMW 2-serie Gran Coupé kommer ut på marknaden i mars 2020 och priserna i Tyskland startar på 31 900 euro (cirka 346 000 kronor) för 218i, 39 900 (närmare 432 000 kronor) för 220d och och 51 900 euro (ganska exakt 563 000 kronor) för M235i xDrive.

GALLERI
BMW M235i xDrive Gran Coupé
73 bilder

GALLERI
BMW 220d Gran Coupé
61 bilder

Peter Klemensberger

NyTeknik

6. Lista: De fem bästa elbilarna just nu – och en besvikelse

Av Felix Björklund

2019-10-20 10:30

Finess, räckvidd och bra kompromisser. När det kommer till de bästa elbilarna just nu finns några gemensamma nämnare, och en hel del saker som skiljer dem åt. Ny Tekniks Felix Björklund listar fem favoriter och en besvikelse.



Nissan Leaf E+

Sett ur elbislvinkel är 2019 väldigt intressant. Efter år av elektrifierade löften börjar produkter komma ut, och antalet elbilar som presenterats är många. Året inleddes lovande med att Tesla äntligen började med sina europeiska leveranser av Model 3, och därtill har de traditionella tillverkarna nu börjat pumpa ut riktiga generation två-elbilar i större volymer.

Vi har provkört de nyheter som har presenterats, och ur ett ögonblicksperspektiv bedömt vilka vi anser är de elbilar som just nu är de bästa alternativen.

Podcast *Allt du behöver veta om ny teknik: Elbilskampen 2019*

Och det är stor variation på listan, för det går inte att poängtera nog tydligt – segmentet håller på att breddas rejält. Flera modeller som är i faggorna av marknadsintroduktion har inte hunnits testas och är därför inte med i bedömningen.



5. Nissan Leaf – Världens mest sålda elbil

E-pedalen gör att man kan köra helt utan att använda bromsen, vilket är en charm – men det är lite on/off-känsla som kanske inte alla gillar. Här är det även stor skillnad på instegs-modellen och den lite effektfullare plusmodellen.

Läs mer: Ny Teknik provkör: Nissan Leaf E+

Den senare kommer med rejält mycket större batteri, starkare motor och längre räckvidd – men även möjligheten att ladda i 100 kW. Dock drar den upp prislappen en hel del. Så även om den varit en god pionjär för mer folklig elbilism, tror jag att den kommer att ha det tufft framöver när konkurrenter i prisspannet ökar.

Motoreffekt:	147/ 214 hk
Batteri:	40/ 62 kwh
Laddhastighet:	50/100 kW
Räckvidd:	270/ 385 km (WLTP)
Pris:	från 397 000 kronor



4. Audi E-tron – klassisk Audi med modern drivlina

Personligen gillar jag den mer traditionella formgivningen och Audis Virtual Cockpit är härlig. E-tron är bra och rejält byggd. Gillar även kontrollen där man kan ha över bromskraftsåtervinning via rattpaddlar.

Läs mer: Provkörning: Audi E-tron 55 quattro

Det här är mer av en lösning för de som gillar att köra sin bil, snarare än att åka. Förvisso är det en enkel sak att helt överlämna allt åt systemet.

Motoreffekt: 313/ 408 hk

Batteri: 71/95 kwh

Laddhastighet: 150 kW

Räckvidd: 300/ 411 km (WLTP)

Pris: från 700 000 kronor (e-tron 50), från 885 000 kronor (e-tron 55)



3. Mercedes EQC – bättre än väntat

Jag tvärsågade ju EQC:n vid lanseringen… och det har jag fått äta upp. Efter att ha kört den gillar jag bilen. Det kanske inte räcker för att knipa förstaplatsen – men den är ett väldigt bra alternativ för de som vill ha komfort och traditionell billyx.

Läs mer: Provkörning: Mercedes EQC – ”Bättre än väntat”

Tillverkaren har kastat in lite accenter för att särskilja sin elbil, men det är diskret och snyggt. Det Mercedes gjort här handlar om att ge nyhetskritiska kunder ett första trappsteg att stå på, och det är gott.
Men det går ju inte att blunda för att det finns inbyggda brister, att en elbil har kardantunnel känns ju inte fräscht.

Motoreffekt:	408 hk
Batteri:	80 kwh (netto)
Laddhastighet:	110 kW
Räckvidd:	417 km (WLTP)
Pris:	från 798 900 kronor



2. Kia E-Niro – ett otroligt smart paket

Det går inte att säga annat än att E-Niro är väldigt genomtänkt. Man får bra räckvidd, praktiska utrymmen och habil prestanda. Detta till en prislapp som gör bilen mer allmän än andra.

Läs mer: Test: E-niro – bilen som ska göra Kia störst i segmentet

Ett pragmatiskt val som passar många. Kias alternativ har dagens köpläge bredast anslag – men den har samtidigt en ganska osäker framtid.
Redan om ett halvår, när ett helt batteri med folk-elbilar lanserats, så kommer listpositionen inte vara lika självklar.
Som ni märker är det väldigt crossover-tungt på listan. Det är ju det här som tillverkarna ser är vad folk vill ha.

Motoreffekt:	204 hk
Batteri:	64 kwh (netto)
Laddhastighet:	100 kW
Räckvidd:	455 km (WLTP)
Pris:	från 444 900 kronor



1. Tesla Model 3 – nytänkandet har höjt ribban

Man måste ge beröm för vad Tesla har snickrat ihop här. Prestanda och räckvidd är en sak, men nytänkandet i interiören och hur Model 3 höjt ribban när det gäller teknik och elbilar är enorm.

Läs mer: Ny Teknik provkör Tesla Model 3: ”Som ett spjut”

Först efter ett tag inser man hur enkelt det är att leva med infotainment-systemet och avsaknaden av andra reglage. Och fjärruppdateringarna gör att man som bilägare kan känna sig rätt säker kring att bilen inte känns omodern redan om något år – det här är ett stort försprång mot övriga på listan.
Men det finns negativa saker. Praktikaliteten i en nättare sedan är ju sådär – här ska Model Y komma och avhjälpa. Även rapporterna om bristande bygg- och detaljkvalitet är många.

Och just kvalitetskänslan kan vara det som fäller Tesla för vissa, för i den här prisklassen brukar premiumkänsla vara bra mycket högre än vad som erbjuds i Model 3.

Motoreffekt: 283, 412, 473 hk

Batteri: 75 kwh (netto)

Laddhastighet: 200 kW (kan dock inte hålla den särskilt länge – väldigt situationsberoende)

Räckvidd: 409 (standard) 530 km (performance) 560 km(Long Range(WLTP)

Pris: från 549 900 kronor



En besvikelse: Jaguar I-Pace

Många hade kanske tänkt sig att Jaguar I-Pace skulle vara med på listan. Men icke. Jag har svårt att se storheten i bilen.

Läs mer: **Test: Jaguar I-Pace – läcker men frustrerande**

Visst, den vann Årets bil, men det berodde nog mer på avsaknad av konkurrenter än på egen briljans. Den är förvisso go att köra, men drar batterier så det heter duga. Interiörkvaliteten och även ljudisoleringen känns inte i närheten av exempelvis Audi/Mercedes och detta för en dyrare bil.
Vidare känns infontainmentsystemet ganska gammalmodigt och som helhetsupplevelse tycker jag Jaggan är en besvikelse.

Lyssna på Ny Tekniks nya podcast, där hela listan diskuteras:

Allt du behöver veta om ny teknik: Elbilskampen 2019

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

Elbilar
Här är Volvos första elbil: XC40 Recharge

Poddar från Ny Teknik
Ny podcast: ”Allt du behöver veta om ny teknik”

auto motor & sport

7. Mercedes-AMG ska skrota V8-motorn – ersätts med turbofyra

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-10-20, 06:51

V8-motorn som finns i Mercedes-AMG C63 är kanske en av bilvärldens mest älskade. Den levererar imponerande prestanda samtidigt som ingenjörerna lyckats få till ett maffigt motorljud trots att motorn har turbo. Men nu är det snart slutkört för V8-motorn. I nästa generation C-klass ska Mercedes-AMG byta ut 4,0-litersmotorn mot en turboladdad 2,0-liters fyrcylindrig motor med hybridteknik.



Den nya motorn är redan under utveckling hos AMG och enligt uppgifter till Autocar ska den klara av effekter på över 500 hästkrafter.

De främsta fördelarna med att gå över till en mindre motor är att den blir lättare, får lägre tyngdpunkt och kapar utsläppen på papperet. Men hur stor viktbesparingen blir när hybridtekniken lastats ombord återstår att se, och i våra tester har vi många gånger sett hur stora motorer kan ha lägre förbrukning än en liten, "downsizad" och överladdad motor som får jobba hårdare.

AMG-versionen av nästa Mercedes C-klass kommer i grunden använda samma fyrcylindriga turbomotor som i dagens Mercedes-AMG A45, men här kommer den sitta på andra ledden och få ett ordentligt effekttillskott tack vare 48-volts hybridteknik. Kraften ska skickas genom en niostegad automatlåda.

Enligt uppgifterna kommer hybridtekniken inte främst användas för att bilen ska kunna köras några längre sträckor på el, utan snarare för att öka prestandan och ta tillvara energin som uppstår när bilen bromsar.



Premiär för nästa Mercedes-AMG C63 blir 2022, så V8-motorn blir alltså kvar ytterligare några år innan bytet sker.



[Mercedes-AMG: Alla våra modeller kan få fyrhjulsdrift som standard]()



[Nya ljudregler tystar Mercedes-AMG]()



[Mercedes-AMG One – så låter en Formel 1-bil för gatan]()

Erik Söderholm



8. Lyssna på den galna V12-motorn på 9,5 liter och 750 hk – byggd från LS V8

Av Pär Brandt Publicerad 2019-10-18 20:41

Det är bara knäppa australiensare som kan bygga något sådant här. V12:an är helt sans-lös och vi säger som alltid: skruva upp ljudet! Motorn kan bli din, för en dryg halv miljon kronor.



FILM: *https://youtu.be/DMvQ03G08j0*

Ni som letar motorklipp på Youtube har förmodligen stött på filmer om den här V12:an förut. Den har varit på gång under några år men nu blir V12-projektet allt mer konkret. Och ja – du kan köpa den här motorn (för 55.200 US-dollar).

Det är alltså Race Cast Engineering, från Australien, som utgått från GM:s populära LS V8 – den moderna varianten av den klassiska smallblock V8:an. Men de har inte nöjt sig med åtta cylind-rar utan lagt till fyra – vilket ger en V12:a på 580 kubiktum, eller 9,5 liter.

Den versionen som vi ser i det här filmklippet är en sugmotor med bränsleinsprutning och tändning från Motec. Race Cast Engineering använder samma borrning som vi hittar på de större LS-motorerna, 4,125 tum, men den korta slaglängden på 3,62 tum. Det gör att V12:an glatt varvar över 7.000 rpm och ger maxeffekten 755 hk vid 6.500 rpm.

Som vi ser beskrivet i filmen är det en förhållandevis "snäll" kamaxelprofil och vridmomentkur-van är helt osannolik för en sugmotor. Över i stort sett hela varvtalsregistret ger V12:an +800 Nm. En vildare kamaxel skulle förmodligen ge mer än 900 hk.

Motorljudet är sofistikerat, som hos de flesta V12:or. Det låter kraftfullt, inte vilt och okon-trollerat. Varvvilligt men inte ansträngt. En iaktagelse i marginalen är hur V12:an låter när man släpper trotteln, den går ner i varvtal nästan direkt. Kanske litet svänghjul? Dynoljudet i filmen börjar vid 7:45.



9. Fordonsforskaren: ”Solpaneler på elbilar hade kanske funkat i Sahara”

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-10-21, 12:04

Att sätta solceller på sina bilar är det några fordonstillverkare som har sneglat på. Dels har vi uppstickarmärket Sono Motors vars modell Sion är helt täckt av solpaneler likaså holländska Lightyear One.



Holländska Lightyear One är solcellsbeklädd.

Men också sådana stora spelare som Toyota har använt sig av solceller. Just Toyota har faktiskt sjösatt ett nytt solcellsprojekt, något som man kommunicerade i somras.

Men enligt den tyska fordonsforskaren Ferdinand Dudenhöffer, är det pengar i sjön.

"Solenergin som är nödvändig för att driva en bil kan du kanske hitta i Sahara. Men inte på våra breddgrader", säger Dudenhöffer till Schweiziska Handelszeitung.

Solpanelerna i Sono Sion ska i optimala fall kunna bidra med 34 kilometer räckvidd per dag. Men det är inget som imponerar på Dudenhöffer.

"Solpanelerna kan i bästa fall innebära att du behöver vänta tio minuter mindre vid laddstolpen."

Toyota själva medgett att den mängd solenergi som alstras endast räcker till en väldigt lite del körenergi. Men man menar samtidigt att systemet är ett genombrott eftersom energi som annars hade gått förlorad kommer till användning.



Toyota gör ett nytt försök med solceller på bilen – ska ge längre räckvidd
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Sono Sion ska byggas i Trollhättan – skapar hundratals nya jobb
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Sono Sion klar för produktion – så ser den ut
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Lightyear One – solcellselbil med över 70 mils räckvidd
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

ALLT OM BILAR

10. Allt färre kombibilar säljs i världen – inte i Sverige

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 18 okt 2019 13:30

2025 förväntas det säljas 1,5 miljoner kombibilar i Europa jämfört med två miljoner 2016. 71 procent av alla kombibilar som såldes 2017 skepades till kunder i Europa. Och det är i praktiken Sverige, Tyskland och Tjeckien som rädder kvar kombibilen på marknaden.



Världens bilmarknad skiljer sig åt vilket skapar problem för biltillverkare som vill bygga modeller som säljs överallt. I Europa har kombin varit mycket populär men nu verkar bilköparna svika. I dag har kombin 11 procents marknadsandel i Europa, jämfört med 34 procent för suvar och crossovers.

Och försäljningen ska fortsätta att minska. 2025 väntas det bara säljas 1,5 miljoner kombibilar i Europa, jämfört med två miljoner så sent som 2016.

Citroën, Nissan, Alfa Romeo och Honda tillhör de som har plockat bort kombimodellerna från sitt erbjudande. Toyota säljer bara en enda kombi och Renault, Peugeot och Ford har bara två modeller i sitt utbud. Detta sedan Renault meddelat att de inte kommer att bygga en kombiversion av nya Clio.

LÄS MER: Volkswagen ersätter sina kunder i Australien

Intresse minskar i Nordamerika

I Nordamerika har kombibilen varit populär men intresset har minskat. Tidigare i år meddelade Volkswagen att de tänker plocka bort sina kombimodeller i USA i slutet av 2019.

Hela 72 procent av alla kombibilar som såldes 2017 rullade ut till kunder i Europa. Men även i Europa är det stora skillnader. I Storbritannien, Italien och Frankrike har kombin marknads-andelar på fyra, fem procent. I Tyskland var andelen 17 procent och i Sverige hela 31 procent. Tyskland, Sverige och Tjeckien är tre länder som i praktiken räddar kvar kombin på marknaden.

För premiummärkena är kombin viktig. Audis A4 Avant och A6 Avant säljer bra och Volvo V60 är också en storsäljare. I Tjeckien säljs kombiversionerna av Octavia och Superb i stort antal.

Toppsäljande kombibilar första halvåret 2019

Småbilar (B-segment)

1. Skoda Fabia 31 841
2. Renault Clio 22 852

Kompakt (C-segment)

1. Skoda Octavia 92 879
2. Ford Focus 53 068

Mellanklass (D-segment)

1. Volkswagen Passat 54 354
2. Audi A4 43 682

Storbil (E-segment)

1. Audi A6 32 084
2. BMW 5-serie 21 413

Här är kombin populärast, andel av marknaden första halvåret 2019

1. Sverige 31 %
2. Tjeckien 21 %
3. Tyskland 17 %
4. Polen 15 %
5. Nederländerna 14 %

LÄS ÄVEN: Småbilar kostar för mycket – flera modeller försvinner

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Provkörning av Mitsubishi L200 Double Cab 2,2 Turbo

Robin Törnros, 19 oktober 2019

Näst efter storsäljaren Outlander PHEV är det pickupen L200 som är en av de viktigaste modellerna för Mitsubishi. Vi provkör för att se om uppdateringen är viktig för – ja just det – dig.



Redan för ett år sedan presenterades den uppdaterade versionen av Mitsubishis arbetshäst L200, eller Triton som den heter på andra marknader. I Europa har vi dock fått vänta tills nu då andra marknader ligger högre i prioriteringslistan, hemmamarknaden Thailand är lite otippat den andra största marknaden för pickuper i världen näst efter USA.



Invändigt ser det i princip likadant ut som förr.



Med detta vred kan du koppla in fyrhjulsdrift, lågväxel och låsa diffar.

I behaglig skugga står det en rad pickuper med argsint front inspirerad av storsäljaren Outlander. Jag greppar handtaget vid A-stolpen och svingar mig upp och in i den Sunflare Orange-lackade bilen som är min för dagen. Bakom ratten är det mesta bekant från föregångaren, med några få undantag.

Den lilla skärmen mellan mätartavlorna är snäppet större och har nu integrerad grafik till fyrhjulsdrivningen, i övrigt är det mesta sig likt där de läderklädda stolarna har lite för kort sittdyna för att det ska vara bekvämt. Högerhanden famlar efter en startknapp men går bet då den hos L200, liksom i bilar från Porsche, sitter på vänster sida om ratten.

Den nya dieselmotorn hoppar igång men överröstas av klimatanläggningen som går på högvarv, yttertemperaturmätaren pekar på 35 plusgrader. Växellådan är en sexväxlad manuell och lägena som vinklas i med en bestämd hand ger typisk lastbilskänsla, slagen är långa men tajta. Då infotainmentsystemet saknar inbyggd navigation får det hjälp av en telefon och Apple Carplay för att peka mig åt rätt håll, och väl ute på den svarta finkorniga asfalten är upplevelsen helt okej, även om den lämnar en del att önska ställd mot konventionella bilar eftersom L200 har en lite struttig gång. Mest troligt kan det skyllas på bladfjädringen i bakvagnen.

Däremot är ljudnivån acceptabel, något som till stor del beror på att bakhjulen är helt separerade från kupén, och givetvis den mycket släta asfalten i Spanien. Annat blir det på de grovkorniga vägar vi är vana vid hemma. En sak som blir tydlig är att motorn inte är lika högljudd som sin föregångare. Under huven sitter en ny 2,2-litersdiesel som för att klara utsläppskraven nu har 150 hästkrafter i stället för den tidigare 2,4-litermaskinens 181 hästkrafter. Visst tränger det in en del dieselknatter i kupén men det är inte lika illa som förr.

Styrningen är dock liksom tidigare ganska orolig och vag, vilket gör att bilen känns svajig. Navigationen piper till, dirigerar mig in mot en gammal BP-mack och vidare in på en liten grusväg. Nu är det dags att få känna på terrängegenskaperna som ska vara förbättrade. Någon vidare utmanade rutt rör det sig inte om, snarare en helt vanlig grusväg utsträckt genom en nationalpark. Under några kilometers uppförslut tar jag mig förbi gamla nedlagda marmorbrott och ett kargt landskap bestående av vindpinade stenformationer, sand och brunt torrt gräs.



Kupén är sig lik från förra generationen, stolarna är också rätt lika med lite för kort sittdyna.

Den svagare motorn får jobba på flitigt och med den manuella växellådan blir det ett idogt vevande med högerarmen. Mest förvånande är när jag stannar i en uppförsbacke och sedan försöker ta mig vidare. Efter inte mindre än tre motorstopp kommer jag iväg, motorn känns helt orkeslös innan turbon kickar in vid strax under 2 000 r/min. Något som betyder att kopplingen får det jobbigt vid starter som denna.

Riktigt lika illa är det dock inte om bilen är utrustad med automatlåda, något majoriteten av de L200 som säljs i Sverige är. Det ska dock tilläggas att jag inte använde några terrängsystem som lågväxel eller fyrhjulsdrift, men trots det är det lite av en besvikelse då lutningen var svag.

Motorkaraktären för tankarna tillbaka till den gamla skolans turbomotorer där kraften kommer med fördröjning och turbons ingrepp är mycket tydligt. Den gamla motorn är en trevligare bekantskap trots att den har en råare gång än denna. Tyvärr känns det som att det är utseendet som är mest intressant med denna uppdatering. Men den har även fått en högre säkerhetsnivå än tidigare tack vare system som döda-vinkeln-varning och autobroms.

Konkurrensen i klassen är hård och på Europa-marknaden är det Ford Ranger som dominerar, L200 placerar sig som fyra med knappt 18 000 bilar per år. Det starkaste argumentet för Mitsubishi L200 är priset som ligger på 319 900 kronor exklusive moms för en fullt utrustad bil med dubbelhytt och automatlåda. Den version som 90 procent av de svenska kunderna väljer. Men komforten hos flera av konkurrenterna är högre och den svaga motorn i L200 drar ner helhetsupplevelsen. Den ”gamla” är helt enkelt bättre.



Den förra motorn med 181 hästkrafter var en trevligare bekantskap trots dess råare gång.

Det här är nytt!

Motor: Den tidigare 181-hästarsdieseln har bytts ut mot en svagare 150-hästare.
Adblue: Med nya motorn får L200 adblue.
Säkerhet: Döda-vinkeln-varning, kollisionsvarningssystem och backvarnare för korsande trafik.
Automatlåda: Nu uppdaterad och har sex växlar



I Sverige kläs flaket in med aluminiumplåt innan leverans.
Robin passar på att provsitta den soluppvärmda plasten…



Ute på den svarta finkorniga asfalten är upplevelsen helt okej, även om den lämnar en del att önska ställd mot konventionella bilar eftersom L200 har en lite struttig gång.

Mitsubishi L200 Double Cab 2,2 Turbo

Pris 368 625 kronor, säljs nu, första kundleverans november.

Motor Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 14,4:1. Borrning/slag 86,0/97,6 mm, cylindervolym 2 268 cm3. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 3 500 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 2 000 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring fram, bladfjädrar bak, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak stel axel.

Styrning El-hydraulisk. Vändcirkel 11,8 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 265/60 R18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 300, längd 531, bredd 182, höjd 178, spårvidd f/b 152/152. Markfrigång 22. Tjänstevikt 2 134, maxlast 961, max släpvagnsvikt 3 100. Tank 75 liter. Bagagevolym L/B/H 152/147/48.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 11,8 s, toppfart 174 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Blandad körning 0,76 l/mil. CO2 199 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 0,88 l/mil. CO2 231 g/km.

Garantier Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år.

Skatt 13 303 kronor per år de första tre åren, därefter 5 236 kronor per år.

Rivaler



Volkswagen Amarok V6 TDI Comfortline
Även i snikutförande är Amarok bra mycket dyrare än L200 men med en mycket trevligare 204-hästarsmotor. Pris: 406 000 kronor.



Nissan Navara 2,3 dCi 190 Tekna Storsäljare i klassen och snäppet starkare än L200 med 160 hästkrafter i grundutförande och 190 i de mer utrustade versionerna. Pris: 428 173 kronor.



[Mitsubishi L200 facelift 2019](#)
[61 bilder](#)

GRANTURISMO

12. Renault Alpine A310

Gran Turismo Magazine nr.1 2016

I samband med Alpines 60-årsjubieum 2015 och den kultstatus som A110-modellen uppnått är det nu dags för marknaden att upptäcka efterföljaren A310



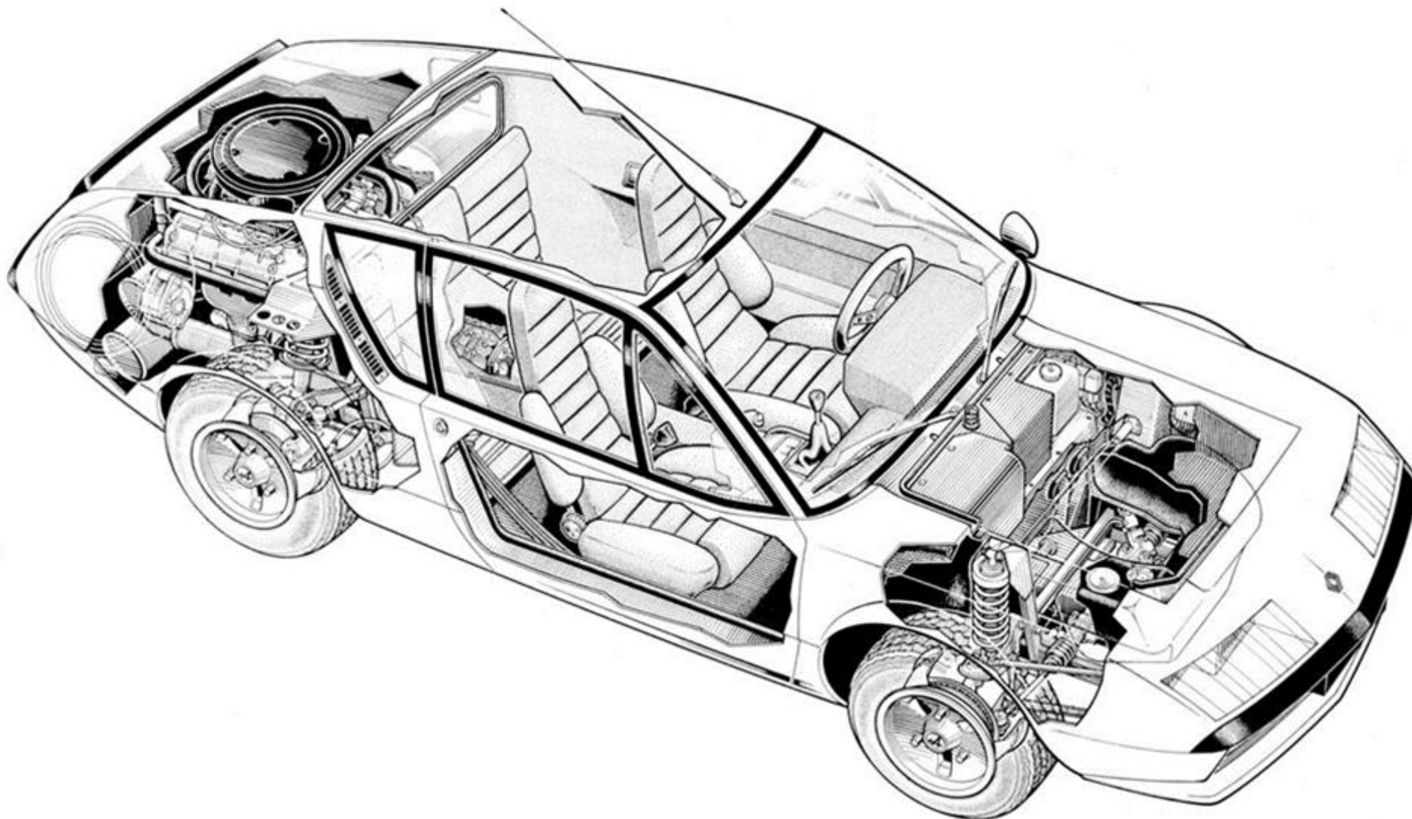
Alpine A310? En ganska okänd skapelse på svenska vägar, men det gör den inte mindre intressant, tvärtom. Marknadsmässigt är väl de senare V6-modellerna rena fynden nu när tidiga, tekniskt A110-liknande, exemplar dragit iväg prismässigt.
Det handlar mycket om antalet tillverkade, den fyrcylindriga A310:an byggdes parallellt med A110 och var tänkt att fungera som ett modernare, mer civiliserat alternativ. Men kunderna gör inte alltid som biltillverkarna vill och de flesta valde den enklare bilen för dess rallyproviniens. Bara 2 340 fyrcylindriga A310 byggdes och tillverkningen nådde sin topp 1973 innan den började tackla av igen.

Alpinechefen Jean Rédélé tänkte att A310 skulle bli mer av en Porsche 911-konkurrent än den mer primitiva A110:an. Med 310 följde en del tekniska nyheter som även letade sig in i 110 de sista åren. Det handlade bland annat om en ny bakvagn med dubbla triangellänkar.

För den djärva, futuristiska formen stod Michel Beligond, mer känd för sina läckra illustrationer, bland annat på affischerna för Le Mans 24-timmars under 50- och 60-talet. Den mer mogna 310:an är också klart större än lillasyster, den är hela 36 centimeter längre och även tyngre, vilket gör den långsammare och därmed inte lika attraktiv i mångas ögon.

Rédélés plan att 310:an skulle öka produktionen i den nya större fabriken i Dieppe funkade alltså inte och 1973 var han tvungen att sälja 55 procent av verksamheten till Renault. Med det följde också en omprioritering av tävlandet. Istället för att satsa tungt på rally ville man köra racing med en seger i Le Mans 24-timmars som målsättning.

Den vanliga produktionen led både av att kunderna uteblev i allt högre grad, och dessutom av att stora delar av produktutvecklingen satsades på racing istället för på mer närbesläktade rallybilar. Trots det lyckades man bra med en A310 i franska rallymästerskapet.



Men vad göra med gatbilen? Jo, stoppa in den då nya PRV-V6:an som Renault, Peugeot och Volvo delade. Fördelen var helaluminiumkonstruktionen som gjorde att vikten kunde hållas i schack, A310 V6 vägde faktiskt in precis under 1 000 kilo.

Stommen var fortfarande en kraftig ryggradsram, lite som i samtida Lotusbilar, som sedan klädes med en kaross av glasfiberarmerad plast som gjordes i ett stycke.

I samband med den tekniska uppdateringen fick även karossen en lättare facelift – och det av ingen mindre än Robert Opron, mannen bakom designlegender som Citroën SM, med flera.

Inför modellåret 1982 var det dags för nästa större förändring. Bland annat hämtades bakvagnen från mittmotorbilen Renault 5 Turbo och A310 blev alltmer Renault istället för Alpine. De kunder som tidigare ratat A310 på grund av den lilla, fyrcylindriga maskinen kunde nu klaga på att inredningen fick allt fler delar från det vanliga Renaultsortimentet.

En kul detalj är att så fort V6-modellen blev känd försökte John Z De-Lorean köpa några bilar för att utvärdera. Han vände sig till Renaults huvudkontor men blev hänvisad till Alpine i Dieppe och köpte enligt sajten *www.a310alpine.co*m till sist sex exemplar. Ett par lär finnas kvar och minst en av dem har en V6-motor av samma specifikation som satt i DeLoreanbilarna.

Samtidigt som uppdateringen 1982 lanserades även en “V6 GT”-version med samma utseende som Grupp 4-tävlingsversionen som presenterats 1979. Det vill säga att den fick skärmbreddare och större spoilers fram och bak, likt bilen på våra bilder. Man gjorde också ett mindre antal V6 GT med uppdaterad maskin, som bland annat hade tre dubbla Weberförgasare.

Ännu vassare blev sedan efterföljaren till A310 V6 kallad GTA. Då kunde man nämligen få en turboladdad V6:a hämtad från Renault 25 Turbo som alternativ. Motorn hängde nu också i en separat hjälpram som gjorde känslan aningen mer baktung utan att det påverkade greppet negativt.

GTA-versionen fick även en uppdaterad form signerad Yves Legal och med det ett luftmotstånd med låga cW-värdet 0,28. Slutligen kom A610, med en mjukare form samt infällbara strålkastare.

Idag har betydligt fler A310 V6 fått GT-utseende och det verkar vara de som är mest eftersökta. Det finns ett hyfsat antal till salu runtom i Europa, men i Sverige är Alpinebilar ganska sällsynta. Exemplaret på våra bilder bytte dock ägare i somras.



En gemensam nämnare för ägarna verkar vara att de generellt sett är mycket nöjda och att den sexcylindriga versionen är den mest älskade. En perfekt kompromiss mellan den råa A110, den kanske lite väl sofistikerade GTA, och den sista A610.

En fördel på våra breddgrader är även att V6-motorn är en känd storhet från sin tid i allsköns Volvobilar. Men om vi bortser från maskineriet fick alla versioner beröm för greppet och de fantastiska köregenskaperna …



Text av Robert Petersson

Klassiker

13. Grattis Vauxhall Ventora!

Publicerad 21 oktober 2009 **Text Carl Legelius**

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Ursula och Yrsa har namnsdag vill vi gärna fira Ventora.



Ventora är inget ord man hittar ordböcker, utan det är skapat av reklamfolk. Det kallades en modell av Vauxhall som fanns åren 1968 - 1975 i två upplagor byggda på Victor av serierna FD respektive FE.

Hos koncernsyskonet Pontiac fanns ungefär samtidigt en modell som hette Ventura men det är en helt annan historia.

Vauxhall Ventora var en brittisk muskelbil - den var i princip en Victor som försetts med den stora sexcylindriga motorn på 3,3 liter som annars satt i de större modellerna Velox och Cresta.



Formgivningen med coke-bottle shape delade Ventora med Victor FD men hade vinyltak och annan grill och dekor. Broschyren påstod att den gick som en sportvagn men var mycket bekvämare. Effekten uppgavs till 142 hk men det var enligt SAE-normen.



Andra upplagan 1972 av Ventora hade liksom Victor FE en lyckad formgivning med drag av samtida Pontiac. Den stora sexan var mer komfort- än sportbetonad och det var knappast någon skillnad i prestanda mellan Ventora och Victor VX 4/90.



Bakifrån kan Ventora lätt förväxlas med en Opel Commodore men det finns inte en enda gemensam karosspanel. Ventora hade med kuggstång dessutom bättre styrprecision än sin tyska kusin.

SLUT